

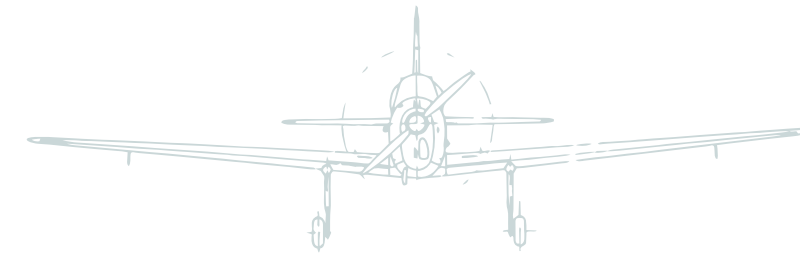
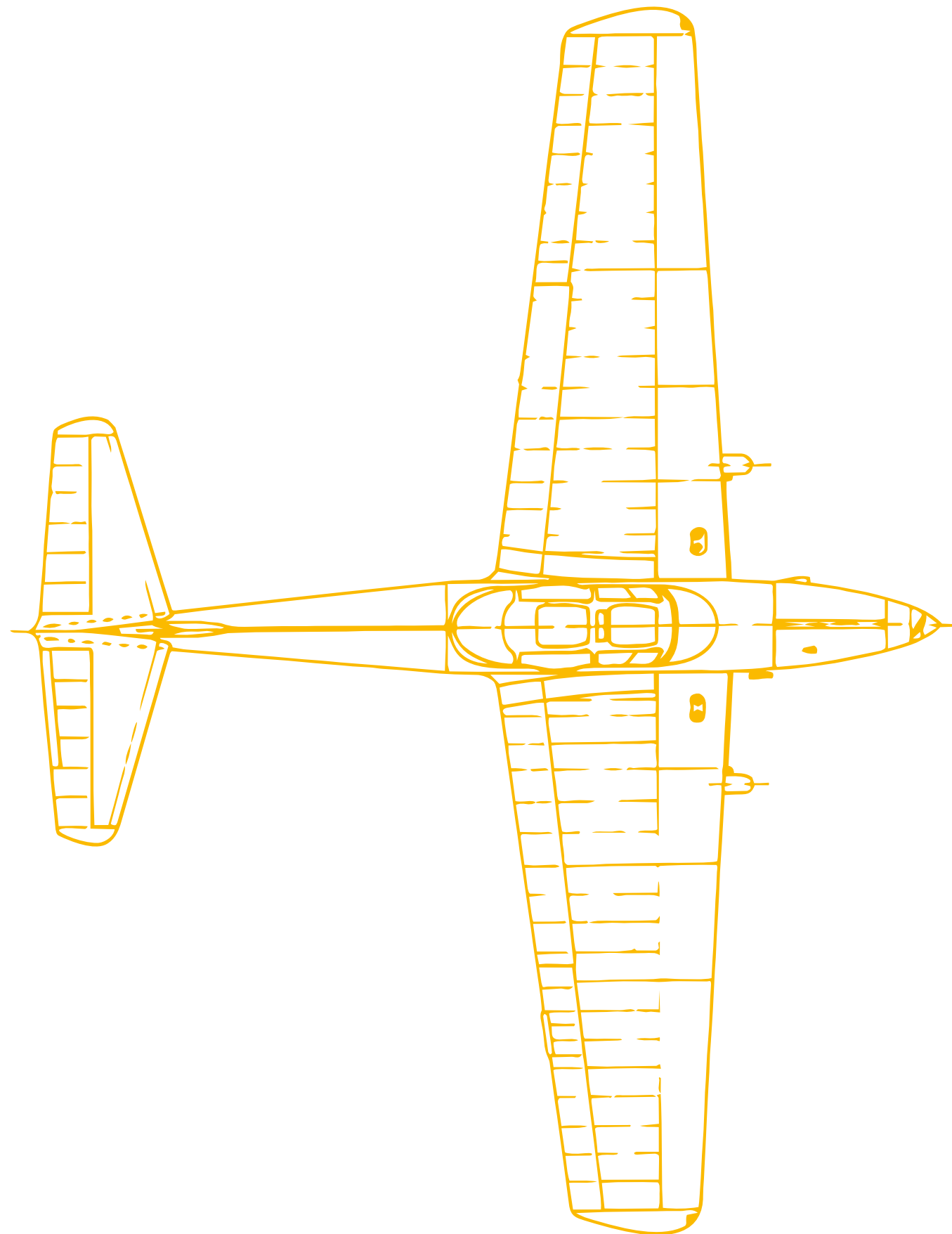
DE HAVILLAND CANADA DHC-1 CHIPMUNK 75 ANOS DE GLÓRIA

PEDRO
GONÇALVES
VENTURA



BY THE
BOOK

FORÇA AÉREA
PORTUGUESA



DE HAVILLAND CANADA DHC-1 CHIPMUNK 75 ANOS DE GLÓRIA

PEDRO GONÇALVES VENTURA





AGRADECIMENTOS INSTITUCIONAIS

Arquivo da Defesa Nacional
Arquivo Histórico da Força Aérea
Arquivo Histórico Militar
Arquivo Nacional da Torre do Tombo
Base Aérea n.º 1
British National Archive
Library and Archives Canada
NATO Archives
OGMA
Serviço de Documentação da Força Aérea



11	PREFÁCIO	General Sérgio Roberto Leite da Costa Pereira
15	APRESENTAÇÃO	Major-General Paulo Américo Oliveira da Costa
19	PREÂMBULO	Major Pedro Gonçalves Ventura
27	DE HAVILLAND CANADA CHIPMUNK	
	UM BREVE HISTORiar	
29	1945: O INÍCIO DA EPOPEIA	
39	O DHC-1 CHIPMUNK EM SOLO NACIONAL	
47	SETE DÉCADAS E MEIA DE PLENA HISTÓRIA	
71	O SÉCULO XXI	
77	O JUBILEU DE DIAMANTE	
	75 ANOS EM IMAGENS	
165	ASAS QUEBRADAS	
171	BIBLIOGRAFIA	



Prefácio

GENERAL SÉRGIO ROBERTO LEITE DA COSTA PEREIRA

CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA FORÇA AÉREA

CELEBRAMOS, EM 2026, OS SETENTA E CINCO ANOS DE OPERAÇÃO, NOS CÉUS DE PORTUGAL, DA AERONAVE DHC-1 CHIPMUNK.

E porque assinalar esta efeméride é, simultaneamente, celebrar uma parte indelével da aventura de Portugal no ar, foi com particular acerto que a

Academia da Força Aérea decidiu promover a publicação da presente obra. Nela se procura perpetuar, na perenidade própria dos livros, as mais relevantes conquistas e os mais notáveis feitos associados a esta emblemática aeronave, a qual ostenta, há setenta e cinco anos, a nobre Cruz de Cristo.

Intimamente ligado ao percurso de sucessivas gerações de aviadores, que nele tiveram o seu primeiro contacto com o céu pátrio, mas também ao de inúmeros mecânicos que, ao seu serviço, assimilaram as melhores tradições e os mais elevados valores da Instituição, coube ao Chipmunk a missão de formar vastas gerações de militares que, com distinção e elevado sentido de dever, representaram, e continuam a representar, Portugal nos céus.

É, aliás, sobre este sólido alicerce de preservação histórica e cultural que, decorridos mais de três quartos de século, o Chipmunk continua a afirmar a sua presença, cumprindo, com assinalável dedicação e estoicismo, a sua nobre missão.

Todavia, mais do que uma análise dos anais de uma aeronave que conquistou já o seu merecido lugar na história, esta obra afirma-se como um roteiro de memórias que permite visitar a própria evolução da Força Aérea. Uma evolução acompanhada pelo ritmo acelerado do progresso aeronáutico e aeroespacial, mas sempre sustentada pela memória sólida e duradoura do veterano Chipmunk, que recorda a todos que a ambição do futuro só é possível quando assente na força da nossa identidade.

Aqui chegados não será, por isso, excessivo reconhecer que a elaboração de obras desta natureza, que asseguram a preservação da história da nossa Instituição e da nossa memória coletiva, tem um papel preponderante, pelo que a realização de tais trabalhos deve ser, por todos nós, amplamente incentivada.

É, munidos deste conhecimento histórico, que poderemos observar com maior clareza o presente e preparar, com renovada confiança, a Força Aérea moderna, tecnológica e centrada nas pessoas que Portugal exige e merece.



*De novo Portugal bateu as asas
(O mundo 'inda não teve outras
mais belas!)*

*E são estas as novas Caravelas,
O Lume-Novo das antigas brasas
(...).*

*Agora, o mar é o céu, a infinita luz;
Mas, nas velas em asas, a mesma cruz
Alonga o mesmo voo triunfal.
António Corrêa d'Oliveira, 1922.*





MAJOR-GENERAL PAULO AMÉRICO OLIVEIRA DA COSTA

COMANDANTE DA ACADEMIA DA FORÇA AÉREA



O DHC-1 Chipmunk NC 1335 da Academia da Força Aérea Portuguesa cruza os céus de Mafra, tendo como pano de fundo o Palácio Nacional de Mafra. Um encontro perfeito entre o património arquitetónico e o legado da aviação militar nacional.

Apresentação

COMEMORAMOS, EM 2026, O 75.º ANIVERSÁRIO DA ENTRADA EM OPERAÇÃO DA AERONAVE DHC-1 CHIPMUNK NA FORÇA AÉREA PORTUGUESA. Desde sempre ligada à instrução de novos aviadores, nenhuma outra aeronave preencheu de forma tão profunda o imaginário dos pilotos da Força Aérea,

atravessando gerações e recolhendo, de todos eles, memórias para a vida. Todavia, é na Academia da Força Aérea que esta relação se torna ainda mais próxima. Em março de 1989, a nossa Academia recebeu os primeiros exemplares destinados à missão de reboque de planadores cabendo-lhes, mais tarde, aquela que viria a ser a missão pela qual melhor são conhecidos: formar os novos Pilotos-Aviadores de Portugal.

Com o propósito de dignificar estes 75 anos de história e glória procurámos, desde cedo, que o ano de 2026 fosse dedicado a esta tão nossa e icónica aeronave, conferindo-lhe a visibilidade e preservando a memória histórica que tão justamente merece. Para tal, desenvolvemos um conjunto de iniciativas, entre as quais se insere a presente obra, bem como a viagem aérea que ligou Sintra a Duxford, no Reino Unido, onde três das nossas aeronaves participaram nas comemorações do 80.º aniversário do Chipmunk. Esta travessia inédita até solo britânico — a mais longa alguma vez realizada por estas aeronaves — constituiu uma verdadeira epopeia de audácia, colocando à prova a máquina, os pilotos e também os mecânicos, numa jornada que viria a ser coroada de sucesso.

A conceção e concretização deste vasto conjunto de atividades apenas reforçaram aquilo a que o nosso Chipmunk já nos habituara: mais do que voar, é uma aeronave que uniu, e continua a unir, pessoas de diferentes latitudes e distintas formações em torno de uma máquina que a todos marcou.

Enquanto Comandante da Academia da Força Aérea, deixo uma palavra de profundo reconhecimento a todos quantos, ao longo destas sete décadas e meia, voaram e permitiram voar esta tão estoica aeronave.

Muito, todos, lhe devemos.





Numa imagem cénica, uma formação de DHC Chipmunk sobrevoa o Palácio da Pena.

Preâmbulo

Historia magistra vitae.
CÍCERO

MAJOR PEDRO GONÇALVES VENTURA

DOCTOR EM HISTÓRIA

MUITAS FORAM AS AERONAVES QUE, AO LONGO DE MAIS DE DEZ DÉCADAS, CRUZARAM OS CÉUS DA GRANJA DO MARQUÊS, CONTRIBUINDO PARA QUE A BASE AÉREA N.º 1 CONSOLIDASSE, ANO APÓS ANO, A SUA POSIÇÃO DE DESTAQUE NO PANORAMA AERONÁUTICO NACIONAL, NÃO APENAS ENQUANTO BERÇO DA AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA, MAS TAMBÉM COMO FIEL DEPOSITÁRIA E CONTINUADORA DO PATRIMÓNIO AERONÁUTICO AQUI FORJADO.

Foi nesta colmeia de aviadores que voaram muitos dos ilustres pioneiros da aviação militar em Portugal, mas foi igualmente sob estes céus que algumas das mais emble-máticas aeronaves da nossa história aeronáutica escreveram páginas memoráveis ao serviço da Nação.

Dos históricos Caudron G.III aos Vickers Valparaíso II, dos De Havilland DH-84 Dragon aos North American T-6, ascende a cerca de três dezenas e meia o número de aero-naves que, em particular a partir de Sintra, serviram Portugal e contribuíram para a afirmação da sua aviação militar.

Nenhuma delas, porém, o fez com a longevidade do DHC-1 Chipmunk, aeronave que, no presente ano, assinala setenta e cinco anos de operação em espaço aéreo nacional e que, em setembro de 2026, celebra igualmente o septuagésimo quinto aniversário da sua primeira aterragem na pista da Granja do Marquês.

Embora a sua história esteja também intimamente associada à Base Aérea n.º 2 e à Base Aérea n.º 7, foi nos terrenos outrora conhecidos como Quinta Regional de Sintra que se iniciou o percurso desta aeronave ao serviço da Força Aérea — um percurso que ainda hoje perdura, tanto nos registos da História como na memória daqueles que com ela serviram.



DE HAVILLAND CANADA CHIPMUNK UM BREVE HISTORIAL

The past is never dead. It's not even past.

WILLIAM FAULKNER



1. O CF-DIO X, o primeiro protótipo do Chipmunk, 1946.

2. O início da história. Uma rara imagem do CF-DIO-X, fotografado a 22 de maio de 1946, no dia do primeiro voo da aeronave.



1945: O INÍCIO DA EPOPEIA

Na entrada da segunda metade da década de 40 do século XX a indústria aeronáutica internacional concluiu que o avião biplano de instrução elementar até então utilizado por mais de duas dezenas de países na aviação militar, o De Havilland DH-82 Tiger Moth, se encontrava já obsoleto, sendo por isso urgente a sua substituição por uma aeronave mais moderna e alinhada com as exigências de formação dos futuros pilotos. Consciente destas necessidades aeronáuticas a nível internacional, a empresa inglesa De Havilland, à época mais focada no desenvolvimento de aeronaves como o Vampire, o Venom, o Dove ou o Comet, incumbiu a sua subsidiária canadiana, a De Havilland Canada (DHC), de conceber uma nova aeronave de instrução capaz de responder eficazmente a tais requisitos, surgindo como um sucessor digno do Tiger Moth. O projeto seria liderado pelo engenheiro polaco Wsiewolod J. Jakimiuk, figura amplamente respeitada entre os seus pares, não apenas pela sua formação na École Supérieure d'Aéronautique, em Paris, mas também pelo sucesso alcançado em dois projetos em que participou durante a II Guerra Mundial, nomeadamente o Państwowe Zakłady Lotnicze PZL 24 e o PZL 50. Já ao serviço da De Havilland, foi enviado em 1940 para a filial canadiana, onde assumiu a direção do departamento de engenharia, ficando profundamente ligado à história da empresa através do seu contributo decisivo

*E lá vos têm lugar, no fim da idade,
No templo da suprema Eternidade.*

Os Lusíadas, Canto 17.



no desenvolvimento do DHC Chipmunk. Com a produção do Mosquito a aproximar-se do fim, coube a Jakimiuk e à sua equipa o desenvolvimento de uma nova aeronave de instrução, de construção metálica e asa baixa, projeto que viria a obter aprovação final britânica para a construção de dois protótipos em 31 de outubro de 1945, dois anos após os primeiros trabalhos de conceção. O primeiro destes protótipos ficou concluído em maio de 1946, dando origem ao primeiro DHC-1 Chipmunk, o CF-DIO-X (número de série 1). O seu voo inaugural realizou-se a 22 de maio de 1946, em Downsview, Toronto, sob o comando de Pat Fillingham, marcando a estreia do Chipmunk equipado com um motor Gipsy Major 1C e interiores semelhantes aos do Tiger Moth.



1947, quando, durante um voo em território britânico, foram realizadas as primeiras filmagens promocionais no ar, material que daria origem ao filme “Some De Havilland Developments 1947”.

Inicialmente destinado a equipar a Royal Air Force (RAF) e a Royal Canadian Air Force, o Chipmunk viria posteriormente a ser utilizado por diversos países ao longo da sua vida operacional, incluindo Bélgica, Myanmar, Sri Lanka, Dinamarca, Egito, Arábia Saudita, entre outros.

Concebido para cumprir integralmente os requisitos de uma aeronave de treino elementar, o Chipmunk demonstrou excelentes qualidades no treino de acrobacia avançada, navegação básica, instrução completa de voo noturno e operações por Instrument Flight Rules (IFR).

O Chipmunk apresentava-se como um avião bilugar em tandem, monomotor, monoplano e de asa baixa. Destinado ao treino inicial de pilotagem, manteve uma baixa carga alar, com um peso máximo à decolagem de cerca de 2000 libras, bem como uma estrutura do tipo “revestimento resistente” (PRAZERES, 1997).

1

2

1. O protótipo CF-DIO-X posicionado na pista em frente ao hangar da fábrica da De Havilland Canada em Downsview (Toronto), Ontário, 1946.

2. O CF-DIO-X em exposição no Portsmouth Air Display & Garden Party, a 10 de maio de 1947.





**O JUBILEU
DE DIAMANTE
75 ANOS
EM IMAGENS**



JOAQUIM BORREGO

GENERAL PILOTO-AVIADOR

TIVE O PRIVILÉGIO DE VOAR O CHIPMUNK. Foi nesta aeronave que realizei o meu primeiro voo na Força Aérea, o meu batismo de voo. Nela fiz também o primeiro voo solo e, muitos anos depois, o meu

último voo ao serviço da Força Aérea Portuguesa. O Chipmunk foi um avião de frustrações e de glórias. De frustrações, porque inicialmente parece indomável; de glórias, porque, quando finalmente o dominamos, sentimos que conquistámos algo especial. Sempre acreditei que os aviões não se voam, vestem-se. Quando apertamos o cinto e fechamos a canopy, deixamos de ser apenas pilotos e passamos a integrar a máquina. A aeronave torna-se uma extensão das nossas capacidades e da nossa vontade.

Era exatamente isso que acontecia com o Chipmunk. Não havia computadores nem sistemas sofisticados entre o piloto e a máquina. Existia apenas uma linguagem silenciosa feita de sensações, pressão nos comandos, vibrações e reações imediatas. A “bola” fora do centro exigia trabalho de pés; o “pau” desalinhado indicava que algo não estava correto. Simples, mas exigente. A expressão mais pura da arte de voar. O Chipmunk está profundamente ligado à história da Força Aérea Portuguesa. Já fazia parte dela quando a Força Aérea se tornou um ramo independente, em 1952. Mais tarde regressou com uma motorização mais potente, ganhando capacidades, mas também desafios, sobretudo em terra, onde o “efeito de torque” exigia respeito. Mas no ar... No ar era um verdadeiro “Ferrari”. Fazia de tudo: instrução, acrobacia, navegação, voo noturno e até reboque de planadores. Em terra era irrequieto, deslocando-se em permanentes “S” devido à limitada visibilidade frontal da configuração com roda de cauda. Para os alunos, essa simples deslocação já era uma lição. Fui aluno no Chipmunk, mas também instrutor.

Missão cumprida.

Entre as muitas memórias, há uma inesquecível: o primeiro voo solo. Um momento em que o instrutor tem mais confiança no aluno do que o próprio aluno. Três aterragens, um avião e uma confiança construída ao longo de muitas horas. E há algo que nunca se esquece: o nome de quem nos largou. Também recordo os alunos que larguei. Muitos nomes perderam-se na memória, mas estou certo de que nunca esquecerão esse voo nem quem lhes entregou, pela primeira vez, a responsabilidade de voar sozinhos.

Recordo os destacamentos da Academia da Força Aérea em Ovar, os longos dias dependentes da meteorologia e as milhares de aterragens realizadas para alcançar o tão desejado voo solo dos cadetes. Recordo igualmente os estágios de ingresso na Academia, onde, por vezes, uma palavra de incentivo fazia toda a diferença.

Entre todas as memórias, uma ocupa um lugar especial. Tive a honra de voar com Isabel Rilvas, a lendária “Isabelinha”. Apesar do peso dos anos, bastou assumir os comandos para que a aviadora renascesse. O toque, a sensibilidade e a arte permaneciam intactos.

Durante aquele voo fomos mais do que piloto e passageira. Fomos uma tripulação. A conversa que mantivemos a dois mil pés ficará para sempre na minha memória: uma lição de humildade, paixão pela aviação e amor à vida, recebida no melhor escritório do mundo, o cockpit de um avião.

Hoje percebo que o Chipmunk foi muito mais do que uma aeronave.

Foi escola. Foi desafio. Foi companheiro. Foi professor.

Foi palco de sonhos, conquistas e crescimento pessoal.

Quando chegar o momento do seu merecido descanso, o Chipmunk não partirá sozinho. Levará consigo uma parte da história da Força Aérea Portuguesa e um pouco da vida de todos os que nele aprenderam, ensinaram e sonharam.

Obrigado, Chipmunk.

Missão cumprida.

1	2
3	

1-2. “Durante aquele breve voo, fomos muito mais do que piloto e passageira.

Fomos uma tripulação.”

General J. Borrego

3. O Chipmunk NC 1335 em voo, seu habitat natural.





DIOGO FILIPE LOURENÇO JORGE

MAJOR PILOTO-AVIADOR
COMANDANTE DA ESQUADRA 802 “ÁGUIAS”

Está profundamente enraizado no sistema de instrução e na identidade da Academia da Força Aérea, tendo servido como uma plataforma fiável para a formação inicial de pilotos ao longo de várias gerações.

O CHIPMUNK REPRESENTOU, ao longo de décadas, o ponto de partida para quase todos os pilotos formados na Força Aérea Portuguesa.

...identidade
da Academia
da Força Aérea



